

Données générales sur la ville

I. Site et situation

Les villes sont toutes différentes les unes des autres, même si elles ont des degrés de ressemblance ou de parenté puisque l'on peut en distinguer des types. Ces différences découlent dans l'apparence physique de l'association de plusieurs facteurs que l'on peut grouper en trois ensembles : le cadre géographique schématisé par les notions de situation et de site, le plan de la ville et son architecture.

1. La situation et ses composantes

La situation est la position générale de la ville par rapport aux grands ensembles géographiques, physiques ou économique. C'est un concept régional.

A. La centralité

C'est un des premiers éléments de la situation comme l'a montré la théorie des places centrales de W.Christaller.

Les capitales ont été fréquemment créées parce qu'elles occupaient un lieu géométriquement central dans un pays : Madrid est un bel exemple dès le XVIème siècle en Espagne ; plus récemment Brasilia au Brésil, moins excentrique que Rio de Janeiro. Il en est de même à une échelle dimensionnelle plus réduite et finalement à toutes les échelles, des bourgs ruraux aux métropoles : les places centrales sont localisées dans des lieux où les possibilités de relation ne sont pas empêchées par des obstacles physiques (une chaîne de montagne)...

B. Le contact

La situation de contact, donc de complémentarité, d'échanges entre deux régions, deux milieux. C'est le cas de tous les littoraux au contact terre-mer. C'est aussi le cas des limites de régions naturelles continentales (Alpes et grandes vallées : Annecy, Chambéry, Zurich, Berne..., ou Atlas et désert : Agadir, Biskra...).

C. Le croisement, les confluences

Le troisième élément fondamental de la situation est constitué par les relais nécessités par la circulation, les positions de croisement et de confluence. Les grandes confluences sont bien connues : les convergences des rivières vers Paris, la confluence Rhône-Saône à Lyon... ou les arrivées des grandes artères fluviales sur la mer : New York au débouché de l'Hudson, qui mène vers le Saint-Laurent, Montréal et les Grands Lacs...

Les croisements, les arrêts les nœuds de communications, tant ferroviaires que routiers ont donné naissance à un grand nombre de villes. Il s'agit de la situation créée par la nécessité du relais des locomotives à vapeur dont le meilleur exemple est celui de Laroche-Migennes, en France, au milieu du trajet Paris-Dijon, ou encore celui d'Olten, ville née du croisement des lignes ferroviaires du Nord-Ouest de la confédération suisse.

2. Le site

S'opposant à la notion de situation, celle du site est à une échelle plus locale. Elle concerne une ou plusieurs particularités du lieu où se trouve la ville. c'est l'ensemble des éléments physiques, (géologie, relief, climat, hydrologie, sols et végétation) qui constituent le cadre, l'assise d'une ville. C'est élément dont l'objet d'études est la sitologie, science nouvelle qui vise d'une part à évaluer l'impact des faits physiques sur la naissance, le développement de la ville, mais surtout à éclairer, guider les opérations d'urbanisme contemporains. Elle vise à préparer le «chaque chose à sa place» pour le meilleur fonctionnement économique et social de la cité. En effet, une étude préalable du site permet d'éviter la construction dans des zones instables géologiquement ou inondables ou exposées aux vents violents ou encore chargées de matières nocives.

Dans le vocabulaire actuel des urbanistes, le mot «site» n'a plus seulement une acception liée aux seuls faits de la géographie physique. Deux concepts méritent l'attention ; les sites créés et la capacité du site.

Les sites créés. Dans un passé encore assez proche les premiers exemples de création artificielles, la construction de fortifications, de buttes ont été les sites de défense dans les zones qui en manquaient sur le plan naturel, par le creusement de fossés ou la construction de fortifications. Aujourd'hui, la présence de moyens puissants, et de moins en moins onéreux, dans le domaine des travaux publics, permet la modification ou la création rapide de nouveaux sites : plates-formes industrielles portuaires à Osaka, construites littéralement sur la mer, ou terrains gagnés sur la mer, grâce à des remblais, pour l'agrandissement de la Principauté de Monaco...

La capacité du site. On désigne par là la possibilité pour un espace donné de porter un nombre déterminé de logements, de locaux industriels et commerciaux, d'équipement. Cette question n'a pas de réponse absolue. La capacité théorique peut être très grande si l'on accepte de s'élever en hauteur (quelle est la capacité du site de Manhattan avec des moyens d'accès appropriés ?) ; elle dépend de très nombreux paramètres, comme la nature du sous-sol, les relations avec le reste de la ville, les capacités des dessertes...

II. Plans de la ville et croissance urbaine en Algérie

1) Les plans de la ville

Le plan est, en toutes circonstances, une figuration de la ville, de sa personnalité. Il est aussi une vue de l'organisation des fonctions urbaines à un instant donné, de ses contraintes, de ses potentialités, un compte rendu des reprises et des rénovations.

Le plan de la ville rend compte des conflits en tout genre et singulièrement des conflits d'intérêts qui ont agité les sociétés. Il est la représentation synthétique d'une conception politique, économique, sociale, et, bien entendu, esthétique de la ville en devenir.

Le plan véhicule des modes, mais demeure une référence, parce qu'il est un résumé d'expériences, il a sa logique de fonctionnement, que l'on tente de gérer. Il rend compte de

l'influence de l'économie, de l'efficacité des communications, de l'intensité des relations, en deux mots : des systèmes urbains.

Le plan est donc un élément significatif de la ville et il peut dans un grand nombre de cas lui servir de *carte d'identité*. Il existe cependant une variété de plans et peut distinguer les types suivants

A) Des plans en rapport avec les phénomènes naturels :

a) La topographie

Elle joue un rôle essentiel, puisqu'elle constitue une véritable ossature positive ou négative. Les exemples sont multiples. Les villes de fond de vallées étroites s'allongent le long des rivières : Tulle en France, Liège en Belgique... Les buttes couronnées de zones fortifiées forment des vides dans presque toutes les villes méditerranéennes. Les exemples sont légion et on peut citer ceux de l'Alhambra à Grenade et du château St-Georges à Naples...

b) Autres phénomènes naturels

Le climat, par exemple, a parfois amené des orientations différentes du vent, dominant et gênant, et des labyrinthes destinés à lutter contre lui : les Sumériens et les Grecs ont montré la voie, puis on l'a fait dans les villes exposées au vent du désert et certaines stations balnéaires récentes de la côte languedocienne.

B) Les plans imposés par les hommes

Les plans ne sont pas forcément spontanés, créés par les contraintes naturelles, mais correspondent à des volontés, des modes. Dans ce cas ils ont des formes géométriques que l'on retrouve à des époques différentes.

a) Le plan radio-concentrique (ou radial-concentrique)

Ce plan, dont Moscou offre un excellent exemple, est celui dans lequel les principales artères de la ville rayonnent d'un même point et sont reliées entre elles par un ou plusieurs cercles ayant pour centre ce point. On peut facilement gagner le centre à partir de la périphérie, ce qui renforce sa position en tant que quartier des affaires et des services publics.

b) Le plan en damier ou en échiquier

Il est également appelé plan romain. Il est sans doute le plus répandu. Il est tout à fait caractéristique des villes des colons anglo-saxons au-delà des mers, que ce soit au Canada, aux Etats-Unis ou en Australie. C'est également le cas des villes coloniales françaises en Algérie et on peut le rencontrer d'un bout à l'autre de la planète. Chez les romains, il correspondait au plan du camp militaire.

Ce plan est celui dans lequel les rues concourantes se coupent en angles droits. Il est d'établissement aisé, simplifie le lotissement, la construction et les dessertes de voirie, économise le terrain en évitant toute perte de parcelle. Moins fonctionnel que le précédent, il présente, par contre, maints désavantages. Les communications sont entravées par la

disparition des diagonales et les traversées en zigzag. L'adaptation à la topographie est parfois difficile, les accidents du relief s'accroissent mal de l'emploi de droites.

c) Le plan linéaire

Il peut être considéré comme une adaptation de la ville-rue qui a caractérisé autrefois certaines petites cités. La concentration de la circulation sur une seule artère élimine les embouteillages au prix d'une aggravation des distances kilométriques. La cité linéaire améliore les relations ville-campagne grâce à l'ampleur du front de contact. Mais il va de soi que ce plan ne saurait être retenu à l'usage d'une ville importante, en admettant qu'il puisse l'être pour une petite, étant donné qu'il exclut à priori la notion de centre principal, mais en admet plusieurs. Ce plan a été proposé pour la réalisation d'Islamabad au Pakistan, avec un alignement parallèle le long d'un axe central des quartiers des affaires, de commerces, de résidences, d'industries et d'espaces verts.

d) Le plan sans plan ou le plan souple

C'est une création très sophistiquée des urbanistes modernes. Il ne s'agit pas, comme on pourrait le penser à première vue, d'une structure urbaine développée au jour le jour, sans plan pré-établi, mais plutôt d'une savante conception destinée à donner l'impression du spontané. La plupart des villes nouvelles dans le monde ont retenu cette initiative. Le plan est constitué soit par une seule unité plus ou moins pénétrée par des zones vertes, soit par plusieurs quartiers disséminés dans la verdure et reliés simplement par une trame de voirie. Ces tendances se traduisent même dans les banlieues résidentielles des grandes agglomérations où la ligne courbe se plaît à remplacer le lotissement en damier.

e) Le plan de prestige

Ce type de plan a été conçu pour mettre en valeur un monument particulier ou pour magnifier une fonction éminente. Versailles, siège autrefois du pouvoir royal en France, pendant plus d'un siècle, a été édifiée sur ce genre de plan, où l'on relève cinq avenues convergentes aboutissant au Palais qui en clôt la perspective. Brasilia a été conçue avec un plan en forme d'avion où les deux ailes recourbées sont enveloppées par un lac artificiel en croissant, tandis que l'axe central monumental, représentant le fuselage, s'étend des bâtiments du gouvernement jusqu'au bout de l'esplanade des ministères, à travers les quartiers résidentiels, au sein d'une vaste zone libre de pelouses et d'autoroutes.

2) La croissance urbaine en Algérie

le fait urbain en Algérie est un corollaire de son histoire, une histoire correspondant à de multiples occupations du pays par des forces conquérantes. Mais tout se passait comme si chaque occupant avait pour objectif ultime de gommer l'empreinte de l'autre, c'est-à-dire évacuer le réseau urbain de l'autre pour lui en substituer le sien, de telle sorte qu'il ne subsiste que de rares vestiges de cette succession de réseaux qu'a connue l'Algérie.

Tout autant que les conditions naturelles, l'histoire a donc contribué à façonner profondément l'espace algérien, car à chaque nouvelle organisation sociale du pays a correspondu un type de développement urbain spécifique et différent du précédent.

La pénétration romaine prit la forme d'une colonisation urbaine, support à l'exploitation mercantile de la terre et au commandement politique. Dans un tel système, la ville n'apparaît guère comme un lieu de production, mais comme un centre de gestion. Par la suite, la ville arabe, autant que la ville turque ou française, s'organisera, à chaque fois, selon un schéma propre, inspiré d'une dynamique sociale toujours renouvelée, mais en contradiction avec la structure sociale qui la précédait.

- Les premières villes algériennes furent surtout des comptoirs côtiers, installés à la faveur des pénétrations phéniciennes et carthagoises, la Berbérie de l'époque n'ayant qu'une vocation essentiellement rurale et toute l'activité était tournée vers le travail de la terre.
- Les romains développèrent, quant à eux, de nombreuses villes dans l'Algérie orientale (Cirta, Djemila, Timgad, Hippone, Madaure, Tevest...). Elles furent prospères et florissantes. D'ailleurs l'ampleur de cette civilisation romaine apparaît dans les vestiges qu'elle a laissés. Par la suite, les villes romaines perdirent de leur dynamisme, notamment par leur occupation par les byzantins et surtout par l'invasion des vandales qui en détruisirent un grand nombre.
- En occupant le pays par la voie terrestre, les arabes, opérèrent une urbanisation de l'intérieur. Ainsi le réseau des villes répondit à de nouvelles préoccupations qui considéraient que les cités sont perçues comme des lieux de rassemblement des croyants et des points de départ du message religieux, ainsi que des innovations et des échanges de biens et de services. Les Arabes, en évitant l'ancienne armature urbaine, romano-byzantine, développèrent leur propre réseau routier et leur système de villes, le schéma urbain ayant été marqué notamment par le développement de plusieurs villes en milieu steppique (Tiaret, M'sila..) et également au nord du Sahara.
- Mais cette relative prospérité fut de courte durée et connut un déclin, dû à des divisions intérieures et à des dominations espagnoles et bientôt turque pour aboutir à une décadence urbaine presque totale. L'épisode ottoman correspondit à un système urbain dual : certaines villes furent des centres administratifs et militaires, implantés principalement à l'intérieur du pays. Les turcs utilisèrent le cadre des anciennes villes arabes de l'intérieur, notamment lorsque celles-ci s'inséraient dans leurs préoccupations (perception de l'impôt, prélèvement de la rente foncière...), et celles se trouvant sur la côte pour en faire des lieux tournés vers les activités de la course. Dans les premières villes, on nota une prédominance des militaires et des fonctionnaires turcs, alors que dans les secondes, on releva une présence massive d'étrangers. Ainsi, on a pu remarquer qu'Alger comptait à elle seule plus d'Européens que de Turcs ou d'Algériens et seules quelques familles algériennes « assimilées » participaient à la vie publique du pays.

Le monde rural algérien a assisté en spectateur passif aux successions éphémères des urbanisations de l'Algérie jusqu'à l'avènement de la conquête française qui allait faire basculer le réseau urbain vers la façade maritime du pays en jalonnant le système romano-byzantin.

En 1830, l'Algérie du Nord comptait environ 3.000.000 d'habitants, tant nationaux qu'étrangers, y compris les Turcs qui résidaient essentiellement dans les villes. À la même date on estimait à 5% la population présente dans les villes et on concluait que l'Algérie était le pays le moins urbanisé du Maghreb.

La colonisation française se trouva face à un système urbain défaillant dont elle ne tarda pas à assurer le contrôle.

Les villes pré-coloniales se transformèrent rapidement sous l'afflux massif des colons européens qui en assurèrent le contrôle et la structuration. Certaines d'entre elles déclinerent, comme notamment Taza, Tadmet, Mazouna, Boghar... D'autres perdirent une partie de leur population musulmane, ainsi Alger ne retrouva sa population initiale que bien plus tard que les 1ères années de la conquête (30.000 habitants en 1830), Constantine seulement en 1911 (25.000 habitants). Progressivement, les villes regorgèrent de migrants européens et leur nombre ne tarda pas à dépasser celui des algériens : 260.000 de 1870 à 1900, et dès 1870, 60% des colons sont citadins pour atteindre 64% en 1885, et 70% en 1925 sur une population urbaine totale de 864.000.

Parallèlement, les autorités coloniales entreprirent de développer d'autres villes sur la façade maritime et sur les terres riches, dont elles feront plus tard des points d'encrage dans l'espace nouvellement colonisé. Cette politique se fit surtout, au départ, par l'ouverture de nombreux centres de colonisation, au point que l'on créa 700 en 30 ans, de 1870 à la fin du 19^{ème} siècle.

Si quantitativement le nombre d'agglomérations créés a atteint près de 113, urbaines et semi-urbaines confondues, sur le plan qualitatif les changements sont également nets. Le nouvel aspect des villes se modifie sous l'influence du modèle urbain occidental (constructions verticale, vie extérieure...). De même, au sein de la ville, l'opposition entre les deux populations (européenne et algérienne) est patente, l'une occupant le centre structuré, l'autre refoulée à la périphérie ou regroupée dans les médinas, et une telle marginalisation augurait déjà de la « bidonvillisation ».

Au total, l'armature urbaine, telle que façonnée au cours de la période coloniale, permet de distinguer 5 types de villes :

- Les métropoles : il s'agit d'Alger, Oran et Constantine. Celles-ci assurent un rayonnement économique et une fonction de commandement sur les 3 régions du pays (Algérois, Constantinois, Oranais). Annaba, quant à elle fait figure de semi-métropole dans sa région.
- Les villes moyennes : ces agglomérations sont pour la plupart à prédominance de peuplement algérien (Miliana, Mascara, Tlemcen, Sétif, Béjaïa, Skikda, Batna...), car quelques-unes seulement sont à majorité européenne (Blida, Mostaganem, Sidi bel Abbès...) et se trouvent dans des régions fertiles, elles assurent ainsi le gros de l'activité agro-industrielles sous la direction du colonat.
- Les petites villes agricoles et côtières du Nord : Boufarik, Mohammadia, Cherchell... Elles constituent des points d'appui de l'espace colonial. Nées généralement à la faveur de la grande colonisation agricole, structurées selon le même schéma urbanistique et bâties selon une architecture uniforme, elles assurent des fonctions d'échange et d'administration. Elles servent également de lieux de résidence à la population européenne. Y prospèrent généralement la petite et moyenne entreprise, ainsi que le petit commerce familial.
- Les villes de garnison et d'administration : elles constituent des antennes administratives et des relais militaires et assurent ainsi la présence française. Des villes comme Mécheria, Saïda, Djelfâ, M'sila, Tébessa, Aïn-Beïda, Khenchela... ont font partie. Des créations

récentes ou non, elles sont situées généralement dans les Hautes Plaines. Elles sont principalement aménagées de manière géométrique, avec de larges avenues qui ceinturent de nombreuses garnisons.

- Les villes du Sahara: Oasis, à l'architecture traditionnelles (villes de la Pentapole, ksars...), elles assurent des fonctions administrative et de commerce pour de vastes régions désertes qu'elles polarisent.

Ainsi s'est progressivement organisée une urbanisation de façade, regardant vers la mer, à l'intérieur de laquelle les échanges s'effectuent dans le sens méridien (sud-nord) où, économiquement, on constate une subordination de la campagne à la ville. Mais la guerre de libération en bouleversant toute la société algérienne va ébranler ce cadre spatial pour donner naissance, petit à petit, au système urbain actuel.